



kehrplan aufgenommen worden.

Im September 2011 ist ein neues Gutachten erstellt worden, das die Auswirkungen zwischenzeitlich geänderter Rahmenbedingungen auf die Verkehrsnachfrage und die Investitions- und Betriebskosten untersucht hat.

Eine wichtige Rahmenbedingung ist, dass das Bergwerk West nun schon zum 31.12.2012 schließt. Als Folge davon könnte die Nutzung der Infrastruktur für den SPNV mit geringeren Investitionen möglich sein.

Durch städtebauliche und strukturpolitische Nutzungen auf den durch das Bergwerk belegten Flächen können sich – neben der Neugründung der FHS mit ihren ca. 2.000 Studierenden - weitere positive Entwicklungen mit wichtigen Perspektiven für die Stadt und potentiellen Entwicklungen des Fahrgastaufkommens ergeben. Konkret besteht die Absicht der Stadt Kamp-Lintfort die Kohlenlagerflächen des Bergwerks West als Logistikstandort zu entwickeln. Die vorhandene Fläche ist u.a. deshalb sehr geeignet, weil sie neben der notwendigen Größe insbesondere über einen Anschluss an die Schieneninfrastruktur verfügt. Die Kohlenlagerflächen könnten als Erweiterung für den Logport Duisburg entwickelt werden. Die Planungen hierfür laufen auf eine Fläche von ca. 40 ha und erlauben die Aussicht auf einen regelmäßigen Güterverkehr.

Die wesentlichen Ergebnisse des aktuellen Gutachtens stellen sich wie folgt dar:

### **Infrastruktur**

Im Bahnhof Rheinkamp wird die derzeitige Grubenanschlussbahn Kamp-Lintfort – Rheinkamp mit der SPNV-Strecke Duisburg – Rheinhausen – Moers – Xanten verknüpft. Das Gutachten empfiehlt für die weitere Umsetzungsplanung eine Infrastrukturvariante zu Grunde zu legen, die neben dem SPNV auch das Befahren von Güterverkehren zur Anbindung des geplanten Logistikstandortes erlaubt.

### **Betriebskonzept**

Heute wird die Strecke Duisburg – Xanten von der RB 31 im Stundentakt befahren. Zwischen Duisburg und Moers wird das Angebot auf einen 30-Minuten-Takt verdichtet, wobei diese Fahrten in der HVZ bis Xanten verlängert werden.

Zur Anbindung von Kamp-Lintfort sollen die Fahrten von Duisburg nach Moers bis nach Kamp-Lintfort verlängert werden. Außerhalb der HVZ sollen dazu die Standzeiten in Moers fahrzeugneutral genutzt werden. Für die Anbindung in der HVZ müssten 2 zusätzliche Fahrzeuge beschafft werden.

Die Eckpunkte zur **Wirtschaftlichkeitsuntersuchung** stellen sich nach ersten Auswertungen wie folgt dar:

### Investitionskosten

Die Investitionskosten werden mit voraussichtlich ca. 6.300.000 € ermittelt. Es sind noch Baugrunduntersuchungen hinsichtlich der Tragfähigkeit erforderlich. Das kann zu einer Kostenerhöhung führen.

### Erlöse aus dem SPNV

Das Gutachten prognostiziert ca. 3.100 tägliche Fahrten, davon ca. 500 zur Hochschule. Damit würden sich ca. 680.000 € Fahrgeldeinnahmen pro Jahr ergeben. Aus der Sicht des VRR müsste dieser Betrag aber reduziert werden, weil die Studenten – im Besitz eines Semestertickets – nur geringfügig zu den Einnahmen beitragen.

### Betriebskosten

Die in dem Gutachten ermittelten Betriebskosten in Höhe von ca. 1.5 Mio. € (Fahrbetrieb, Instandhaltung und Erneuerung der Infrastruktur) weichen von den VRR-Ermittlungen ab. Der VRR kommt nach 2 unterschiedlichen Berechnungsverfahren (Berechnung auf der Grundlage des derzeit gültigen Verkehrsvertrages mit der NordWestBahn und einem eigenen Berechnungstool) zu Werten jeweils in der Höhe von ca. 2,5 Mio. € pro Jahr.

### Unterdeckung

Werden die Werte des VRR unterstellt und werden die im Gutachten ermittelten Erlöse des SPNV und Einnahmen aus dem Güterverkehr durch die geplante Anbindung des Logistikzentrums entgegengerechnet, ergibt sich eine jährliche Unterdeckung von über 1.5 Mio. €.

## **Finanzierung**

Nach wie vor gilt, dass der VRR unter den derzeit geltenden Randbedingungen keine Möglichkeiten der Finanzierung sieht. Dies gilt insbesondere für die jährlichen Betriebskosten.

Die Verabschiedung des ÖPNVG NRW mit einer Revision der Betriebskostenfinanzierung für den SPNV ist noch nicht erfolgt. Die im Rahmen der Revision des ÖPNVG angestellten Berechnungen zum zukünftigen Finanzbedarf des SPNV in NRW haben ergeben, dass ein erheblicher Finanzmehrbedarf besteht. Es ist davon auszugehen, dass zukünftig nur das bestehende SPNV-Angebot sicher finanziert werden kann. Um das zu gewährleisten, besteht landesseitig u. a. die Absicht, Investitionsmittel aus §12 ÖPNVG zu Gunsten des §11 ÖPNVG (Betriebskosten SPNV) umzuschichten. Für die fest geplanten Maßnahmen im VRR (Regiobahnverlängerung, Bypass zwischen Düsseldorf und Köln und den Weiterbetrieb der RB 43 zwischen Dorsten und Dortmund) gibt es zurzeit noch keine gesicherte Finanzierungszusage.

Damit ist ganz deutlich, dass keine Finanzmittel für eine Ausweitung des SPNV durch die Inbetriebnahme von Streckenreaktivierungen oder -verlängerungen zur Verfügung stehen werden.

Vor dem Hintergrund ist es aus der Sicht des VRR auch nicht angezeigt, dass sich die Betei-

ligten mit einer möglichen Umsetzung des im Gutachten vorgestellten, sehr komplexen Organisationsmodells insbesondere für die Finanzierung und den Betrieb der Streckeninfrastruktur der Niederrheinbahn beschäftigen. In diesem vom Gutachter kcw entwickelten Organisationsmodell soll ein neu zu gründender Zweckverband mit Kamp-Lintfort, Moers, Duisburg und dem Kreis Wesel der VRR AöR Aufgaben zur Finanzierung sowie zum Betrieb und Unterhalt der Streckeninfrastruktur übertragen. Dieses komplexe Modell führt zu vermeidbaren Mehrkosten.

### **Weiteres Vorgehen**

Der jetzige Betreiber der Infrastruktur, die RAG, ist zum Rückbau der Strecke verpflichtet, wenn innerhalb von 2 Jahren nach der Schließung des Bergwerks die Strecke nicht veräußert werden kann. Die Stadt Kamp-Lintfort strebt durch die Übernahme der Strecke durch ein privates Eisenbahninfrastrukturunternehmen eine Trassensicherung auch über diesen Zeitraum an, um die Anbindung des Logistikzentrums an die Schiene zu gewährleisten. Der VRR unterstützt im Rahmen seiner Möglichkeiten dieses Vorhaben. Bei der Trassensicherung sollte auch eine spätere Nutzung durch den SPNV nicht ausgeschlossen werden.